

いつも遅れる電車



デンマーク・ヘルシンガー市在住

小野寺 綾子

1990年からDSBデンマーク国鉄とJR北海道は姉妹提携を結んでいて、相互に短期研修制度があり、JR北海道はDSBから駅や電車のデザインを取り入れています。

私は仕事などで週に数回ヘルシンガーとコペンハーゲンの間、約45kmの距離を電車で利用しています。ヘルシンガーとコペンハーゲンを結ぶDSBの営業事業にイギリスを中心に鉄道事業をしているFIRSTグループが参入しました。その結果、今年1月11日からヘルシンガーとコペンハーゲン、さらに南スウェーデンの鉄道は、DSBの子会社に委託され、その名前もDSBFIRSTになりました。DSBの時はデンマーク人の車掌だけでしたが、1月11日からスウェーデン人の車掌も乗り込むようになりました。

民間委託になったDSBFIRSTは乗客に良いサービス、複数の電車の発着、運転の遅れをなくすなどといっていました。1月11日に新しい会社になっても電車の遅れは相変わらず続き、何も変わりません。民営化前もDSBの電車は予定通り発着しないので、うんざりしている乗客が多かったです。3、4分の遅れはまだ良い方で、10、20分の遅れもよくありました。無断で運休することも度々で、電車が遅れたときなど、途中の駅で運転を打ち切り、次の電車に乗り換えてと言われることもありまし

た。今でも電車の遅れの原因は信号系統の故障が一番多く、たまに乗務員がいないので運転ができないなどのアナウンスがあります。度重なる遅れに乗客はまたかと、あきらめの表情です。日本のように電車が遅れてお詫びするアナウンスはありません。人と会ったりする大事な仕事の時は、ラジオで交通情報を聞き、一本早い電車で行くようにしています。

コペンハーゲンとヘルシンガーの間は、7、8年前からこれまで一時間に2本程度だった電車ダイヤを変えて、増発して準急、各駅など複雑な組み合わせにしました。電車の距離も延びて、橋を渡ってスウェーデンのマルメまで運転するようになりましたが、ダイヤが複雑になって、予定通りに電車を運行できなくなりました。

政府は交通渋滞、大気汚染防止に公共交通機関を使っでの通勤を奨励していますので、50km以上離れたところから、時間をかけて首都圏に通勤している人が年々多くなりました。定期通勤している人の会が全国に35ほどあり、会の代表がDSBと年に一回会い乗客側の要請をしています。以前はユトランド半島の都市からコペンハーゲンに向かう電車もよく遅れたので、問題になりました。DSBはホームで電車を待つ乗客になぜ遅れるのか全然説明せず、非常にサービスが悪かったです。今は一



ホームに到着した電車



ホームにある機械に、割引カードを入れると乗車時間が押印される

定時間遅れた場合、乗車賃を返すようになりました。

DSBの電車は普通席でも日本のグリーン席のようにゆったりしています。駅に改札口はなく乗客はたいてい10回綴りの割引カードを買って、ホームにある乗車時間を押す機械にカードを押す自己申告制度です。時間を押したカードで時間内、電車、バス、地下鉄に乗れます。車内で車掌の切符検閲があり、無賃乗車は600dk(約1万円)取られます。

こちらに旅行に来た日本人にDSBがよく遅れるというと、福祉が進んだ素晴らしい国(先入観でそう思っている)でそんなことがあるなんて信じられないようです。逆に日本に行ったデンマーク人は、車掌が丁寧に挨拶し、新幹線や電車が時刻どおりに運行されるという、当たりまえのことに感銘を受けます。